**FASCICULE**

*DSAC/NO*

*Fascicule disponible en téléchargement sur www.osac.aero*

*Ed 5 Rév. 0*
*4 mars 2011*

# *EASA Form 1*
# *Certificat libératoire autorisé*
# *Production de pièces neuves*

## *P-35-10*

Présent pour l'avenir

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

dgac
DSAC

Ministère de l'Ecologie, du Développement durable,
des Transports et du Logement

www.developpement-durable.gouv.fr

# EVOLUTION DU FASCICULE

CE DOCUMENT EST REEDITE
IL ANNULE ET REMPLACE L'EDITION PRECEDENTE

L'édition 5 de ce fascicule prend en compte les changements introduits par :

- La décision n° 2006/13/R du 20/12/2006
- La décision n° 2007/012/R du 22/11/2007
- Le règlement n° 1194/2009 du 30 novembre 2009
- La décision n° 2010/001/R du 23/03/2010.

# LISTE DES PAGES EN VIGUEUR

| Page | Ed. | Date | Rév. | Date |
|---|---|---|---|---|
| PG | 5 | 03/2011 | 0 | |
| EV/1 | 5 | 03/2011 | 0 | |
| PV/1 | 5 | 03/2011 | 0 | |
| SO/1 | 5 | 03/2011 | 0 | |
| 1 | 5 | 03/2011 | 0 | |
| 2 | 5 | 03/2011 | 0 | |
| 3 | 5 | 03/2011 | 0 | |
| 4 | 5 | 03/2011 | 0 | |
| 5 | 5 | 03/2011 | 0 | |
| 6 | 5 | 03/2011 | 0 | |
| 7 | 5 | 03/2011 | 0 | |
| 8 | 5 | 03/2011 | 0 | |
| 9 | 5 | 03/2011 | 0 | |
| A1/1 à A1/10 | 5 | 03/2011 | 0 | |
| A2/1 à A2/3 | 5 | 03/2011 | 0 | |
| A3/1 | 5 | 03/2011 | 0 | |

| Page | Ed. | Date | Rév. | Date |
|---|---|---|---|---|

# SOMMAIRE


| | | | |
|---|---|---|---|
| 1. | Objet | | Page 1 |
| 2. | Domaine d'application | | Page 1 |
| 3. | Références | | Page 1 |
| 4. | Définitions | | Page 1 |
| 5. | Matériels concernés | | Page 1 |
| | 5.1 | Moteurs - Hélices | Page 1 |
| | 5.2 | Autres matériels | Page 2 |
| 6. | Usages du document EASA Form 1 | | Page 3 |
| | 6.1. | Généralités | Page 3 |
| | 6.2. | Re certification | Page 3 |
| | 6.3. | Navigabilité/Conformité | Page 3 |
| | 6.4. | Destination des Form 1 | Page 5 |
| | 6.5. | Form 1 émise pour correction | Page 6 |
| | 6.6. | Signature et échange « électronique » des Form 1 | Page 6 |
| 7. | Emetteur du document EASA Form 1 | | Page 7 |
| | 7.1. | Sociétés agréées | Page 7 |
| | 7.2. | Sociétés non agréées - Contrôle direct au titre d'une autorisation de production selon le PART 21 sous-partie F | Page 7 |
| | 7.3. | Cas des RFC | Page 7 |
| 8. | Production du document | | Page 7 |
| 9. | Groupage - Délotissement | | Page 8 |
| | 9.1. | Groupage | Page 8 |
| | 9.2. | Délotissement | Page 9 |

ANNEXE 1 : Appendix I au Part 21 complété de l'AMC N° 2 au 21A.163(c) (traduction)

ANNEXE 2 : AMC N°2 au 21A.130(b) - Spécificités en Sous Partie F.

ANNEXE 3 : AMC et GM 21A.303 (c) (traduction)

## 1. OBJET

Ce fascicule a pour objet de diffuser et compléter les informations données par le PART 21 (annexe 1 au règlement EC N° 1194/2009) concernant la mise en œuvre du Certificat Libératoire Autorisé EASA Form 1 issue 2 pour les activités de production de pièces neuves.

## 2. DOMAINE D'APPLICATION

Ce fascicule est applicable pour toute libération de matériel neuf aussi bien par un industriel agréé de production (sous Partie G) que par un représentant de OSAC intervenant dans le cadre d'un contrôle direct (sous Partie F).
Les procédures du présent fascicule sont relatives aux éléments d'aéronefs (moteurs, hélices, pièces et équipements) seulement. Elles ne s'appliquent en aucun cas aux aéronefs complets.

## 3. REFERENCES

- Fascicule R-31-35 : AMC/GM DE LA PARTIE 21 SECTION A SOUS-PARTIES F, G, K, Q.
- Fascicule P-51-30 : FORMULAIRE 1 DE L'EASA - CERTIFICAT LIBERATOIRE AUTORISE EMIS/ACCEPTE PAR UN ORGANISME D'ENTRETIEN.
- Fascicule P-31-57 : ACCORD ENTRE LES ORGANISMES DE CONCEPTION ET DE PRODUCTION.

Ce fascicule a reçu l'accord de la DGAC par lettre 2011/0111/DSAC/NO/AGR du 04/03/2011.

## 4. DEFINITIONS

Signification de quelques abréviations utilisées, liées au domaine de ce fascicule :

**DDA :** Direct Delivery Authorisation : autorisation donnée par le détenteur d'une définition approuvée à un organisme de production pour une livraison directe en rechange à des utilisateurs.

**RFC :** Request For Conformity : demande d'une autorité à une autre autorité pour la détermination de conformité d'un élément prototype ou spécimen d'essai dans le cadre d'une approbation en cours. Cf fascicule P-35-35.

**Navigabilité** : Signifie que les éléments identifiés ont été fabriqués conformément aux « données de conception approuvées et sont en état de fonctionner en toute sécurité ».

**Conformité :** Signifie que les éléments identifiés ont été fabriqués conformément aux « données de conception non approuvées ».

## 5. MATERIELS CONCERNES

### 5.1. Moteurs - Hélices

Les moteurs complets et les hélices, produits certifiés de type, doivent être libérés à l'issue de leur fabrication avec un document Form 1.
Dans le cas de produits exportés, il convient toujours d'indiquer en case 12 la conformité aux conditions définies par les pays importateurs, lorsqu'elles existent, et telles quelles sont généralement définies dans les fiches de caractéristiques associées à la certification de type prononcée par les Autorités de navigabilité des pays importateurs (exemple, double certification FAA/EASA).

## 5.2. Autres matériels

Le règlement PART 21A.307 précise qu'aucune pièce neuve de remplacement ou équipement (sauf une pièce standard) n'est acceptable pour installation sur un produit certifié si elle n'est accompagnée d'un Certificat libératoire autorisé « navigabilité ».

Ce document de navigabilité est le document EASA Form 1. Ceci répond aussi à l'exigence figurant dans le PART 145 (acceptation des matériels aéronautiques) qui impose aux ateliers d'entretien d'obtenir pour les matériels neufs de rechange en provenance des pays de l'Union Européenne un document EASA Form 1.
En ce qui concerne l'utilisation de documents Form 1 pour accompagner les matériels de rechange destinés aux utilisateurs, il doit être bien clair que l'exigence réglementaire d'obtenir un document Form 1 s'impose in fine aux utilisateurs d'aéronefs (ou aux ateliers travaillant pour leur compte).
Le présent fascicule a pour objet d'expliquer comment les constructeurs/fabricants de matériels neufs peuvent fournir des documents Form 1 avec les matériels qu'ils livrent.

**Exceptions** :

### a) Pièces standard

La fourniture d'un document Form 1 ne s'applique pas normalement aux pièces standard selon la définition de l'AMC 21A.303(c) et du GM 21A.303(c).
Voir en annexe 3 une traduction de l'AMC et du GM.

Ceci signifie que les utilisateurs ne s'attendent normalement pas à recevoir des Form 1 pour des pièces standard (pas d'exigence réglementaire) même s'il peut arriver que de telles pièces soient accompagnées d'une Form 1 (par ex : kit de matériels livré pour application d'un bulletin service).

Si un organisme de production libère une telle pièce avec une EASA Form 1, il doit alors être capable de démontrer qu'il a la maîtrise de la fabrication de cette pièce.

Un organisme agréé peut donc ajouter à son domaine d'agrément des éléments « standard » dans ce but et sous certaines conditions, mais la seule production de standards ne rend pas éligible à un agrément de production.

### b) Cas des Matériaux

La décision n° 2007/012/R de l'EASA a supprimé les matériaux du domaine d'une autorisation ou d'un agrément de production (supprimés des GM N° 1 au 21A.121 et GM 21A.133(a)).
L'annexe I publiée par le règlement 1194//2009 ne prévoit plus l'émission d'une EASA Form 1 pour les matériaux.

Les matériaux livrés doivent donc être seulement identifiés et accompagnés d'une Déclaration de Conformité du fournisseur attestant la conformité à la spécification figurant dans le dossier de définition approuvé.

**Nota** : Les agréments de production de matière première (de type F.PF.XXX) mis en place par la DGAC, sur la base des conditions techniques du JAR 21, ne donnent plus lieu à l'émission d'EASA Form 1.

**c) Consommables**

Il n'est pas prévu au titre du règlement PART 21 de donner des agréments de production aux fabricants de consommables. Les consommables doivent être accompagnés d'un document attestant leur conformité à la spécification figurant dans le dossier de définition approuvé (voir 145A.42 (a)).

**CONCLUSION**

Compte tenu des exceptions mentionnées ci-dessus, l'émission d'un document Form 1 est possible pour toutes les pièces possédant une référence (part number) dans la définition approuvée (ou en attente d'approbation) du matériel.

## 6. USAGES DU DOCUMENT EASA FORM 1

### 6.1. Généralités

Une seule Form 1 doit être émise lors de la "naissance" de la pièce chez l'industriel autorisé à la produire et doit attester de sa navigabilité (ou conformité éventuellement). Ce document doit accompagner les pièces livrées par l'industriel.
Elle est signée par un signataire habilité dans le cadre du 21-G.
Elle est préparée par l'industriel et validée par l'autorité dans le cas du 21-F.

### 6.2. Re-certification

A noter toutefois qu'il est toujours possible pour le fabricant d'origine de matériels neufs de procéder à :

- une re-certification après modification ou rectification de l'élément, avant sa mise en service (par exemple, après introduction d'une modification de conception, correction d'un défaut, inspection ou essai, ou prolongation de la durée de stockage) ; il s'agit uniquement de matériels restés dans le système industriel de production avant livraison aux utilisateurs ;
- l'examen, d'un élément neuf précédemment libéré avant son entrée en service, conformément à des standards ou spécifications spécifiés par le client ou pour établir la navigabilité.

Dans ces deux cas, il est toujours nécessaire de préciser les informations liées à la première mise en service, les travaux réalisés, ainsi que les informations nécessaires à l'entretien telles que : cycles, heures de vol, atterrissages, en case 12.

Le terme à utiliser en case 11 est « New »

Ces re-certifications peuvent se faire sur :

- des éléments revenus chez le fabricant d'origine pour réalisation de l'intervention nécessaire au titre du §2.N du MOP en concertation avec le client,
- chez le client par le fabricant d'origine conformément à une procédure déposée dans le MOP §2.N et acceptée autorité.

### 6.3. Navigabilité/Conformité

L'émission d'un document Form 1 peut couvrir soit la navigabilité des matériels concernés soit seulement leur conformité à un dossier de définition.
L'identification du cas concerné doit se faire en cochant le bloc approprié de la case 13a.

### 6.3.1 Navigabilité

Le cas « navigabilité » concerne des éléments conformes à des « données approuvées et en état de fonctionner en sécurité ».

Pour faire cette détermination, il convient de s'appuyer sur les données fournies par le détenteur de la définition approuvée au titre de l'arrangement prévu par le 21A.4 et les 21A.122 ou 21A.133 entre lui-même et chaque organisation de production.
L'AMC 21A.4 définit les informations concernant l'éligibilité et le statut d'approbation à fournir pour une transmission au cas par cas.
Le fascicule OSAC P-31-57 présente un modèle d'arrangement en accord avec les 21A.122 ou 21A.133.

Ce cas « navigabilité » est le plus courant ; il suppose l'existence d'au moins un produit certifié sur lequel l'élément est susceptible d'être installé. Ceci n'exclut ni les vérifications incombant normalement à l'installateur au montage, ni la possibilité éventuelle de l'installer sur d'autres produits si une détermination de navigabilité sur ces produits peut être faite.
Ce cas suppose aussi de s'assurer avant libération qu'aucune consigne de navigabilité n'invalide la navigabilité de l'élément et que les éventuelles non-conformités de fabrication sont approuvées (procédure de dérogation).

A noter qu'il est possible de cocher « données de conception approuvées et en état de fonctionner en toute sécurité » en case 13a malgré le fait que la pièce correspondante ne soit pas entièrement conforme à la définition approuvée. Dans ce cas un commentaire en case 12 doit expliquer la situation de la pièce et celle-ci doit rester dans le domaine de la production.
Exemples de mentions :

- Moteurs avec composants manquants (pour exemple moteurs développés avec des équipements non nécessaires pour le test final),
- ADs non vérifiées,
- Travaux inachevés,
- Pièces provisoires à démonter avant installation.

### 6.3.2. Conformité

Le cas « conformité seulement » concerne des éléments conformes à des « données en cours d'approbation précisées en case 12 ».
Ce cas « conformité seulement » est d'usage plus limité.

L'émission d'un Certificat « conformité seulement » ne doit pas se faire par défaut d'information mais nécessite que, au titre de l'arrangement conception/production précité, le producteur connaisse le fait que les données de définition ne sont pas (encore) approuvées et puisse en indiquer les raisons dans la case 12 de la Form 1.

Il sert très exceptionnellement pour des livraisons à des utilisateurs lorsque des procédures de pré-positionnement de rechanges sont mises en place avant la certification de type et la livraison du produit complet.

Il peut aussi correspondre à l'approvisionnement de pièces appartenant à une modification soumise à approbation par un utilisateur, avant approbation de cette modification (STC, modification mineure, réparations majeures ou mineures, etc..).

Un autre cas concerne les pièces prototypes ou spécimen d'essais dans le cadre d'une certification en cours (TC, STC, etc), en particulier pour des demandes explicites d'autorités de certification (RFC).

Il convient de porter en case 12 la mention indiquée au §5 case 12 de l'annexe 1 pour le Part 21 sous-partie G et au §5 case 12 de l'annexe 2 pour le Part 21 sous-partie F.

### 6.3.3. Changement de statut « conformité » vers « navigabilité »

Les éléments libérés conformes doivent ultérieurement faire l'objet d'une détermination finale de navigabilité par le responsable de la détermination finale de la navigabilité du produit complet ou du rechange si le matériel est livré en rechange.

Dans le cas de modifications, la détermination de navigabilité sera faite par l'utilisateur une fois l'approbation de la modification obtenue.

Si le destinataire/utilisateur des pièces ne peut pas obtenir directement l'information d'approbation de la part du détenteur de la définition approuvée, le changement de statut ne peut être indiqué que par l'émetteur de la première libération au moyen d''une Form 1 comportant en case 12 la formulation spécifique prévue par l'annexe I au PART 21, block 12 : voir §5 case 12 de l'annexe 1 pour le Part 21 sous-partie G et §5 case 12 de l'annexe 2 pour le Part 21 sous-partie F. A noter que cette mention doit faire référence au TC/STC.

Dans ce cas, le retour des pièces chez le fabricant n'est pas nécessaire.

## 6.4. Destination des Form 1

### 6.4.1. Form 1 accompagnant les matériels de rechanges destinés aux utilisateurs

Lorsque les rechanges sont livrés directement aux utilisateurs par un fabricant, qui n'est pas par ailleurs le détenteur de la définition approuvée (la majorité des détenteurs d'un agrément de production), il est nécessaire qu'il dispose d'un accord de livraison directe (Direct Delivery Authorisation en anglais) de ce dernier. Cette mesure est considérée comme essentielle pour garantir que le responsable de la certification de type du produit complet remplira ses obligations en matière de suivi de navigabilité pour ces matériels comme pour ceux qu'il livre directement lui-même.
Cet accord de livraison directe peut être général ou plus limité et par exemple transmis en même temps que les données approuvées selon modèle proposé par l'AMC 21A.4. Il peut aussi faire partie de l'arrangement établi entre le détenteur du dossier de définition et le producteur pour satisfaire au 21A.122 ou 21A.133 : voir fascicule P-31-57.

### 6.4.2. Form 1 accompagnant des matériels neufs destinés à des constructeurs ou autres industriels dans le processus de production

a) Matériels bénéficiant d'une certification propre (moteurs, hélices et équipements QAC ou JTSO ou ETSO ou TSO)

Les matériels seront livrés avec un Certificat Form 1 "navigabilité" faisant ainsi référence à leur approbation propre.

b) Autres matériels

La Form 1 n'avait pas été prévue initialement pour être utilisée dans les échanges de pièces neuves entre industriels pendant la production de série d'un produit complet (aéronefs, moteurs, hélices et équipements QAC ou JTSO ou ETSO). Les documents à utiliser dans ce cas sont normalement ceux définis par le maître d'œuvre. Toutefois, l'émission de document Form 1 attestant une "navigabilité" entre industriels dans le processus de production est possible si l'industriel émetteur dispose d'un agrément de production car elle peut faciliter sa relation avec son donneur d'ordre, notamment :

- pour n'utiliser qu'une forme unique de document de conformité,
- pour montrer, en particulier à l'exportation, que le matériel a été produit dans le cadre d'un agrément DGAC délivré dans le cadre EASA.

### 6.5. Form 1 émise pour correction

La notion de " annule et remplace " n'est pas prévue par le règlement.

En cas de besoin d'envoi d'informations pour corriger/compléter une Form 1 précédemment envoyée avec le matériel, seule l'émission d'une deuxième Form 1 venant s'ajouter à la première est possible.

Il est possible de l'envoyer sans faire revenir les éléments ou la Form 1 d'origine.
(sauf si une identification/inspection est nécessaire, auquel cas une véritable re-certification sera faite).

La nouvelle Form 1 devra être re-numérotée, devra référencer la première Form 1 en case 12 et être datée et visée lors de son émission.

La case 11 doit comporter la même mention que la Form 1 originale.

Comme pour les Form 1 transformant le statut conformité en navigabilité, il est impossible de déclarer la conformité et l'état de fonctionner en sécurité pour des éléments dont on n'a plus la maîtrise.

La formule à indiquer en case 12 est précisée au §5 case 12 de l'annexe 1 pour le Part 21 sous-partie G et au §5 case 12 de l'annexe 2 pour le Part 21 sous-partie F.

**Nota 1 :** Le destinataire doit donc "attacher" les deux.

**Nota 2 :** Le système d'archivage/traçabilité doit également les attacher.

### 6.6. Signature et échange « électronique » des Form 1

Il s'agit en fait de l'apposition de la signature du signataire habilité à l'aide d'un ordinateur, lorsque l'édition du document est préparée sur cet ordinateur ou de l'échange électronique des données contenues sur la Form 1.
En effet, l'exigence de production du document papier d'une part, et de la reproduction de la signature manuelle sur ce document d'autre part, n'en font pas une « signature électronique » telle que considérée actuellement par les directives, lois, décrets, normes pour les documents électroniques.

La mise en œuvre doit respecter l'AMC n° 1 au 21A.163(c) et doit être soumise à l'autorité.

**C** Voir AMC publiée en annexe du R-31-35.
Si, de plus, l'archivage informatique des Form 1 est prévu, il doit respecter le GM 21A.165(d) et (h).

Nota : La signature et l'échange « électronique » de Form 1 ne sont pas autorisés en Part 21 sous partie F (signature autorité).

## 7. EMETTEUR DU DOCUMENT EASA FORM 1

### 7.1. Sociétés agréées

Les sociétés agréées bénéficient du privilège de libérer (signer) les documents Form 1. La signature doit être portée par les personnes désignées à cet effet dans le manuel d'organisme de production (dans leur domaine respectif de compétence). Ces personnes indiquent par ailleurs leur nom, la date, ainsi que la référence d'approbation associée à leur agrément (voir ci-dessous), laquelle peut éventuellement être pré-imprimée, dans la case 13c de la Form 1.

La signature ne peut en aucun cas être antérieure à l'émission du document. Le signataire doit aussi, avant signature, être en mesure d'exercer les contrôles nécessaires sur le matériel et sur son dossier de fabrication, ce qui interdit l'émission d'une Form 1 à distance. L'émission d'une Form 1 à distance n'est possible que dans le cas d'un passage de "conformité" à "navigabilité" (Cf 7.3.3) et dans le cas de la correction d'une erreur sur une Form 1 préalablement émise (Cf 7.5). Dans ces deux cas, la Form 1 émise fait appel à la première en case 12.

Agrément d'organisation de production selon le PART 21-G

Cet agrément couvre la fabrication des produits complets et des matériels aéronautiques dont les équipements QAC/JTSO/ETSO. La référence d'approbation à porter dans la case 13c de la Form 1 se présente sous la forme :

FR.21G.xxxx (N° d'ordre).

### 7.2. Sociétés non agréées - Contrôle direct au titre d'une autorisation de production selon le PART 21 sous-partie F

Dans le cas des industriels ne disposant pas d'un agrément de production, l'émission d'une Form 1 n'est possible que si l'industriel dispose d'une autorisation de production selon le Part 21 sous-partie F (voir à ce sujet le fascicule P-33-10).

Dans ce cas, la libération d'une Form 1 suppose qu'elle soit préparée par l'industriel et soumise à la signature d'un représentant de l'autorité qui, pour ce faire, doit disposer d'un engagement de navigabilité (ou de conformité) de l'industriel et être en mesure d'effectuer un contrôle direct du matériel et de son dossier de fabrication.

Les particularités (signatures et formules) sont traitées en annexe 2 du fascicule.

### 7.3. Cas des RFC :

Voir fascicule P-35-35.

## 8. PRODUCTION DU DOCUMENT

Les industriels ont la charge de produire des Form 1 conformes au modèle type (présentation et texte) présenté dans l'annexe 1 et disponible sur le site internet OSAC, compte tenu des seules autorisations de modification de la taille de certaines cases comme indiqué dans cette annexe.

Il est en particulier admis :

1) d'agrandir la case 5 sur la case 4,
2) de déplacer la position des colonnes entre les cases 6 à 11,
3) de faire varier la hauteur de la case 12.

Des modifications de nature différente nécessitent d'obtenir un accord préalable de l'autorité. Il n'est en particulier pas accepté d'élaborer des imprimés pouvant être utilisés indifféremment dans des régimes réglementaires multiples (autorités/pays).

Il est par ailleurs admis de reporter le verso du document au bas du recto par réduction de la hauteur de l'imprimé. La taille générale de l'imprimé peut aussi être légèrement réduite ou augmentée - le document doit toujours rester lisible, reconnaissable d'un simple coup d'œil - le document "français" est bilingue (FR/ANG).

Ce Certificat doit être rédigé en anglais et, éventuellement, dans la langue du pays de l'émetteur.

Le modèle personnalisé du document doit être déposé dans le manuel (MOP) approuvé, ou dans un document associé.

Pour la sous Partie G :
Les informations détaillées concernant la mise en œuvre du document Form 1 figurent en annexe 1 de ce fascicule (Annexe I au Part 21).

Pour la Sous Partie F :
L'annexe 2 présente les spécificités en Sous Partie F.

**Nota 1** : L'utilisation de l'EASA Form 1 n'est possible qu'après l'obtention d'une autorisation selon Part 21 sous Partie F.

## 9. GROUPAGE - DELOTISSEMENT

### 9.1. Groupage

Il est permis d'utiliser une seule Form 1 pour les livraisons de nombreux articles différents.

Dans ce cas, une liste référencée des matériels devra être établie contenant toutes les informations figurant normalement dans les cases 6 à 11 de la Form 1. Il devra être établi des renvois mutuels entre la référence de la liste et le numéro (case 3) de la Form 1. De plus, la Form 1 devra comporter sur les cases 6 à 11 la mention :

*"ce document s'applique aux pièces détaillées dans le document joint, référence : xxx, daté du xxx, nombre de pages : xxx".*

(en anglais : *"this document is the certification statement for the parts listed in the attached document reference xxx, dated xxx, number of pages : xxx").*

Il est précisé que la liste jointe peut être le support d'autres informations liées à la livraison pour autant qu'elle contienne toutes les informations pour répondre aux données des cases 6 à 11 exigées par la Form 1.

La facilité offerte ci-dessus (par exemple : approvisionnement d'un magasin général de rechanges) doit être appliquée avec discernement en tenant compte de la destination finale des matériels et des problèmes posés par le délotissement. Ce doit être notamment le cas de la livraison de pièces sérialisées pour lesquelles la traçabilité doit rester facile lors du délotissement.

Dans ce cas et compte-tenu des instructions de renseignement de la case 5 « Pour faciliter la traçabilité du ou des éléments par le client, indiquer le numéro de l'ordre de travail, le numéro du contrat, le numéro de la facture ou autre référence similaire.», il est autorisé en fonction des systèmes mis en place chez les fabricants d'indiquer le N° de Bordereau de Livraison (BL), de Déclaration de Conformité (DC), de N° de BL/DC, de commande interne, de la commande magasin, de l'Ordre de Fabrication.

## 9.2. Délotissement

La distribution de pièces neuves couvertes à l'origine par un seul document de livraison, suppose de multiplier par photocopie le document d'origine (ainsi que les documents annexés selon nécessité) pour accompagner les différentes pièces vers leur destination finale avec le document attestant de leur origine.

Ces photocopies devront être identifiées par la personne qui effectue le délotissement avec la mention suivante :

*"photocopie effectuée le (date) au titre d'un délotissement de x pièces ( S/N xxx, yyy,…) sur un total de y pièces par M. (nom de la personne) de la société xxxxxxxxxxx",* suivie de la signature de la personne et d'une marque d'identification de la société. (Il convient de ne pas modifier la quantité initiale portée en case 9 de la Form 1, ni de surcharger ou raturer la case 10).

La date de validité de l'attestation de navigabilité/conformité constituée par la Form 1 est celle correspondant à la signature initiale.

# ANNEXE 1

## Appendix I au PART 21 complété de l'AMC N° 2 au 21A.163(c)

**Nota : Le texte anglais est le texte de référence.**
**La traduction ci-dessous comporte des modifications à celle publiée par l'Union Européenne, afin de rectifier des erreurs ou d'utiliser les termes usuels en pratique.**

## Modèle bilingue de l'EASA Form 1 - issue 2

## Ce modèle est disponible sur le site www.osac-aero.com

Page laissée blanche intentionnellement

**CERTIFICAT LIBERATOIRE AUTORISE**

**EASA FORM 1**

**INSTRUCTIONS À SUIVRE POUR REMPLIR LE CERTIFICAT**

Les présentes instructions concernent uniquement l'utilisation de l'EASA Form 1 à des fins de production. En ce qui concerne l'utilisation de l'EASA Form 1 à des fins d'entretien, se reporter à l'Annexe II de l'Annex I (Part M) du règlement (EC) No 2042/2003.

## 1 OBJET ET CHAMP D'APPLICATION

1.1. Le principal objectif du certificat est de déclarer la navigabilité de produits, pièces et équipements aéronautiques neufs (ci-après dénommés "élément(s)").

1.2. Une corrélation doit être établie entre le certificat et le ou les éléments. L'émetteur doit conserver un certificat sous une forme permettant la vérification des données originales.

1.3. Le certificat est reconnu par un grand nombre d'autorités de navigabilité compétentes, mais cette reconnaissance peut être dépendante des accords bilatéraux et/ou de la politique de l'autorité en question. Les « données de définition approuvées » mentionnées dans ce certificat signifient que les données ont été approuvées par l'autorité de navigabilité compétente du pays d'importation.

1.4. Le certificat n'est ni un bon de livraison ni une lettre de transport.

1.5. Le certificat ne peut pas être utilisé pour la remise en service d'un aéronef.

1.6. Le certificat ne vaut pas approbation pour installer l'élément sur un aéronef, un moteur ou une hélice particulier(ère), mais permet à l'utilisateur final de déterminer son état de navigabilité (approuvé).

1.7. La libération d'éléments produits et maintenus sur le même Certificat n'est pas autorisée.

1.8. La combinaison, sur le même Certificat, d'éléments certifiés conformément aux «données approuvées» et conformément aux «données non approuvées» n'est pas autorisée. Par conséquent, seule une case de la case 13a peut être cochée.

L'EASA Form 1 est préparée et visée par le fabricant.
Pour les productions sous Part-21 F elle est présentée pour validation à l'autorité compétente.

Au titre de la sous-partie F, le Certificat ne peut être émis que par l'autorité compétente.

Une combinaison de pièces mises en service au titre de la sous-partie G et de la sous-partie F n'est pas autorisée sur le même certificat.

## 2 MODÈLE GÉNÉRAL

2.1. Le certificat doit être conforme au modèle joint, y compris les numéros de cases et l'emplacement de chaque case. La taille des cases peut cependant être modifiée pour s'adapter à chaque cas particulier, mais sans dépasser des limites qui rendraient le certificat méconnaissable.

2.2. Le certificat doit être en format "paysage", mais la taille globale peut être notablement augmentée ou diminuée pour autant qu'il demeure reconnaissable et lisible. En cas de doute, consulter l'autorité compétente.

2.3. La déclaration de responsabilité de l'utilisateur/installateur peut figurer sur l'un ou l'autre côté du formulaire.

2.4. Ce qui est imprimé doit être clair et lisible pour permettre une lecture facile.

2.5. Le certificat peut être soit pré-imprimé, soit émis de manière informatisée, mais dans tous les cas, l'impression des traits et caractères doit être claire, lisible et conforme au modèle.

2.6. Le certificat devrait être rédigé en anglais et, le cas échéant, dans une ou plusieurs autres langues.

2.7. Les informations à porter sur le certificat peuvent être soit tapées à la machine, soit imprimées de manière informatisée, soit écrites à la main en lettres majuscules et doivent permettre une lecture facile.

2.8. Dans un souci de clarté, éviter autant que possible les abréviations.

2.9. L'espace disponible au verso du certificat peut être utilisé par l'émetteur pour toute information complémentaire, à l'exclusion de toute attestation de conformité. Toute inscription au verso doit être indiquée dans la case appropriée au recto du certificat.

## 3 COPIES

3.1. Le nombre de copies du certificat envoyées au client ou conservées par l'émetteur n'est pas limité.

## 4 INSCRIPTION(S) ERRONÉE(S) SUR UN CERTIFICAT

4.1. Si un utilisateur final constate une erreur sur un certificat, il doit l'indiquer par écrit à l'émetteur. L'émetteur peut délivrer un nouveau certificat si les erreurs peuvent être vérifiées et corrigées.

4.2. Le nouveau certificat doit comporter un nouveau numéro de traçage, une nouvelle signature et une nouvelle date.

4.3. Il n'est pas nécessaire de procéder à une nouvelle vérification de l'état du ou des éléments pour accéder à une demande de nouveau certificat. Le nouveau certificat n'est pas une déclaration concernant l'état actuel de l'élément et doit comporter un renvoi au certificat précédent dans la case 12, comme suit : “Le présent certificat corrige l'erreur ou les erreurs constatée(s) dans la ou les cases [numéro de la ou des cases concernées] du certificat [numéro de traçage de l'original] daté du [date de délivrance de l'original] et ne couvre pas la conformité/l'état/la mise en service.” Les deux certificats doivent être conservés pendant la même période que celle prévue pour le certificat original.

## 5 ÉLABORATION DU CERTIFICAT PAR L'ÉMETTEUR

Sauf indication contraire, chaque case doit être renseignée pour que le Certificat soit considéré comme valide.

**Case 1** Approving Competent Authority / Country - *Autorité Compétente / Pays*

Indiquer le nom et le pays de l'autorité compétente pour la délivrance du certificat. Lorsque l'autorité compétente est l'Agence, la seule mention de l'AESA suffit.

**Case 2** EASA Form 1 header – *En-tête de l'EASA Form 1*

“CERTIFICAT LIBERATOIRE AUTORISE EASA Form 1” pré-imprimé.

**Case 3** Form Tracking Number - *N°de repère du Formulaire*

Indiquer le numéro unique établi par le système/la procédure de numérotation de l'organisme mentionné dans la case 4 ; ce numéro peut comprendre des caractères alphanumériques.

**Case 4** Organisation Name and Address - *Nom et Adresse de l'Organisme*

Indiquer le nom et l'adresse complets de l'organisme de production (se reporter à l'EASA Form 55, page 1) qui met en service le ou les éléments couverts par le présent certificat. Les logos, etc., de l'organisme sont autorisés s'ils peuvent s'inscrire dans la case.

**Case 5** Work Order/Contract/Invoice - *Bon de commande/Contrat/Facture*

Pour faciliter la traçabilité du ou des éléments par le client, indiquer le numéro de l'ordre de travaux, le numéro du contrat, le numéro de la facture ou autre référence similaire.

**Case 6** Item - *Item*

Indiquer le numéro de ligne lorsqu'il y a plus d'une ligne. Cette case permet des références croisées aisées avec les observations indiquées dans la case 12.

**Case 7** Description - *Description*

Indiquer le nom ou la description de l'élément. Il convient d'utiliser de préférence le terme employé dans les instructions de maintien de la navigabilité ou les données d'entretien (par exemple, Illustrate Catalog (IPC), manuel de maintenance de l'aéronef, bulletin service, manuel d'entretien des composants).

**Case 8** Part No. - *N°de pièce*

Indiquer le Part number de l'élément tel qu'il apparaît sur l'élément ou l'étiquette/l'emballage. Dans le cas d'un moteur ou d'une hélice, la désignation de type peut être utilisée.

Le Part number tel qu'il apparaît sur l'élément est habituellement défini dans les données de définition ; néanmoins dans les cas de kit de pièces de support contenant des logiciels ou de tout autre conditionnement spécifique pouvant être définis dans les données de production développées à partir des données de définition, une information sur le contenu du kit ou du support peut être donnée en case 12 ou dans un document référencé en case 12.

**Case 9** Qty - *Qté*

Indiquer la quantité d'éléments.

**Case 10** Serial No. - *N°série*

Si la réglementation impose d'identifier l'élément par un numéro de série, indiquer ce numéro dans cette case. Tout autre numéro de série non exigé par la réglementation peut également être indiqué. Si l'élément ne porte pas de numéro de série, indiquer "sans objet".

**Case 11** Status/Work - *Etat/Travaux*

Indiquer soit "PROTOTYPE" soit "NEUF/NEW".

Indiquer “PROTOTYPE” pour :

i) la production d'un nouvel élément conformément aux données de définition non approuvées ;

ii) re-certification par l'organisme mentionné en case 4 du précédent certificat après modification ou rectification de l'élément avant sa mise en service (par exemple, après introduction d'une modification de conception, correction d'un défaut, inspection ou essai, ou prolongation de la durée de stockage). Des informations détaillées sur la première mise en service et les travaux de modification ou de rectification doivent être indiquées en case 12.

Indiquer “NEUF/NEW” pour:

i) la production d'un nouvel élément conformément aux données de définition approuvées ;

ii) re-certification par l'organisme mentionné dans la case 4 du précédent certificat après modification ou rectification de l'élément, avant sa mise en service (par exemple, après introduction d'une modification de conception, correction d'un défaut, inspection ou essai, ou prolongation de la durée de stockage). Des informations détaillées sur la première mise en service et les travaux de modification ou de rectification doivent être indiquées dans la case 12 ;

iii) re-certification des éléments par le fabricant du produit ou l'organisme mentionné dans la case 4 du précédent certificat, de “prototype” (conformité aux données de définition non approuvées uniquement) à “NEUF/NEW” (conformité aux données de définition approuvées et en état de fonctionner en toute sécurité), à la suite de l'approbation des données de définition applicables, à condition que les données de définition n'aient pas changé. La mention suivante doit être indiquée dans la case 12.

« RE-CERTIFICATION DES ÉLÉMENTS DE “PROTOTYPE” À “NEUF”: LE PRÉSENT DOCUMENT CERTIFIE L'APPROBATION DES DONNÉES DE DÉFINITION [INDIQUER LE N° DE TC/ STC, INDICE DE RÉVISION], EN DATE DU [INDIQUER LA DATE SI NÉCESSAIRE POUR DÉTERMINER L'ÉTAT DE LA RÉVISION], SELON LESQUELLES CE OU CES ÉLÉMENTS ONT ÉTÉ FABRIQUÉS. »

« RE-CERTIFICATION OF ITEMS FROM ‘PROTOTYPE’ TO ‘NEW’: THIS DOCUMENT CERTIFIES THE APPROVAL OF THE DESIGN DATA [INSERT TC/STC NUMBER, REVISION LEVEL], DATED [INSERT DATE IF NECESSARY FOR IDENTIFICATION OF REVISION STATUS], TO WHICH THIS ITEM (THESE ITEMS) WAS (WERE) MANUFACTURED. »

Il convient de cocher la case “aux données de définition approuvées et sont en état de fonctionner en toute sécurité” dans la case 13a ; »

iv) l'examen, avant sa remise en service, d'un élément neuf mis en service auparavant, conformément à des normes ou spécifications particulières au client (dont le détail ainsi que des informations précises sur la première mise en service doivent être indiqués en case 12) ou avant d'établir la navigabilité (une explication de la base de mise en service et des précisions sur la première mise en service doivent être indiquées dans la case 12).

**Case 12** Remarks - *Remarques*

Décrire les travaux mentionnés dans la case 11, soit directement, soit par renvoi à des documents de référence, afin que l'utilisateur ou l'installateur puisse déterminer la navigabilité du ou des éléments, compte tenu des travaux à certifier.

Si besoin est, un feuillet séparé peut être utilisé et référencé dans l'EASA Form 1. Chaque mention doit indiquer clairement à quel(s) élément(s) de la case 6 elle se rapporte. S'il n'y a aucune déclaration, indiquer "Néant".

Indiquer le motif de mise en service selon les données de définition non approuvées dans la case 12 (par exemple, certificat de type en attente, pour essai uniquement, données approuvées en attente).

En cas d'impression de l'EASA Form 1 à partir de données électroniques, toute donnée n'ayant pas sa place dans les autres cases doit être indiquée dans cette case.

Les exemples de conditions qui devraient nécessiter une mention en case 12 sont :

- Lorsque le certificat est émis en « prototype », la mention suivante doit être indiquée en case 12 :

« NON ELIGIBLE POUR INSTALLATION SUR AERONEF CERTIFIE DE TYPE EN SERVICE »

« NOT ELIGIBLE FOR INSTALLATION ON IN-SERVICE TYPE-CERTIFICATED AIRCRAFT »

- Re-certification des éléments de « prototype » (conformité seulement à des données non approuvées) à « neuf » (conformité à des données approuvées et en état de fonctionner en toute sécurité) lorsque les données de définition applicables sont approuvées. La mention suivante doit être indiquée en case 12 :

  « RE-CERTIFICATION DES ÉLÉMENTS DE "PROTOTYPE" À "NEUF": LE PRÉSENT DOCUMENT CERTIFIE L'APPROBATION DES DONNÉES DE DÉFINITION [INDIQUER LE N° DE TC/ STC, INDICE DE RÉVISION], EN DATE DU [INDIQUER LA DATE SI NÉCESSAIRE POUR DÉTERMINER L'ÉTAT DE LA RÉVISION], SELON LESQUELLES CE OU CES ÉLÉMENTS ONT ÉTÉ FABRIQUÉS. »

  « RE-CERTIFICATION OF ITEMS FROM "PROTOTYPE" TO "NEW": THIS DOCUMENT CERTIFIES THE APPROVAL OF THE DESIGN DATA [INSERT TC/STC NUMBER, REVISION LEVEL], DATED [INSERT DATE IF NECESSARY FOR IDENTIFICATION OF REVISION STATUS], TO WHICH THIS ITEM (THESE ITEMS) WAS (WERE) MANUFACTURED. »

- Lorsqu'une nouvelle EASA Form 1 est émise pour corriger une/des erreur(s), la mention suivante doit être indiquée en case 12 :

« CE CERTIFICAT CORRIGE L'(LES) ERREUR(S) DU BLOC [INDIQUER LE(S) BLOC(S) CORRIGE(S)] DU CERTIFICAT [INDIQUER LE N° DU CERTIFICAT ORIGINAL] DATE [INDIQUER LA DATE D'EDITION DU CERTIFICAT ORIGINAL] ET NE COUVRE PAS LA CONFORMITE/CONDITION DE MISE EN SERVICE »

« THIS CERTIFICATE CORRECTS THE ERROR(S) IN BLOCK(S) [ENTER BLOCK(S) CORRECTED] OF THE CERTIFICATE [ENTER ORIGINAL TRACKING NUMBER] DATED [ENTER ORIGINAL ISSUANCE DATE] AND DOES NOT COVER CONFORMITY/CONDITION/RELEASE TO SERVICE."

Exemples de données à mentionner dans cette case lorsqu'approprié :

- Pour les moteurs complets, une déclaration de conformité aux exigences applicables en matière d'émissions en vigueur à la date de fabrication du moteur.
- Pour les articles ETSO, le numéro d'autorisation ETSO applicable.
- Le standard de modification.

- La conformité ou la non-conformité avec les consignes de navigabilité ou les bulletins de service.
- Le détail des travaux de réparation effectués ou la référence à un document dans lequel ces travaux sont mentionnés.
- Mentionner les informations relatives aux éléments à durée de vie limitée (date de péremption, date de fabrication, cure date, etc.).
- Informations liées aux manquants ou au réassemblage après livraison.
- Références permettant la traçabilité comme les numéros de lot.

Commentaires DGAC : Il peut également être fait mention :

- du site de livraison lorsqu'il est différent de celui mentionné en case 4,
- du N° de lot,
- de la mention EPA éventuellement applicable.

**Case 13a**

Cocher uniquement l'une des deux cases :
1) cocher la case "données de définition approuvées et sont en état de fonctionner en toute sécurité" si le ou les éléments ont été fabriqués conformément aux données de définition approuvées et ont été jugés en état de fonctionner en toute sécurité ;

2) cocher la case "données de définition non approuvées indiquées en case 12" si le ou les éléments ont été fabriqués conformément aux données de définition applicables mais non approuvées. Indiquer les données dans la case 12 (par exemple, en attente certificat de type, pour essai uniquement, en attente approbation des données).

Il n'est pas permis d'utiliser le même certificat pour des éléments différents mis en service sous couvert de "données de définition approuvées" et de "données de définition non approuvées".

**Case 13b** Authorised Signature - *Signature autorisée*

Cet espace est réservé à la signature de la personne autorisée. Seules les personnes dûment autorisées en vertu des règles et politiques de l'autorité compétente peuvent apposer leur signature dans cette case. Pour faciliter la reconnaissance, un numéro unique d'identification de la personne autorisée peut être ajouté.
Commentaire DGAC : Voir l'AMC n° 1 au 21A.163(c) pour les signatures électroniques reprise dans le fascicule R-31-35.

**Case 13c** Approval/Authorisation Number - *Numéro d'agrément/d'autorisation*

Entrer le numéro ou la référence de l'agrément/autorisation. Ce numéro ou référence est délivré par l'autorité compétente.

**Case 13d** Name - *Nom*

Indiquer lisiblement le nom de la personne qui appose sa signature en case 13b.

**Case 13e** Date (dd mmm yyyy) - *Date (jj mmm aaaa)*

Indiquer la date à laquelle la signature est apposée en case 13b, en respectant le format : jj = les 2 chiffres du jour, mmm = les 3 premières lettres du mois et aaaa = les 4 chiffres de l'année.

Commentaire DGAC : Il est recommandé d'indiquer la date en anglais pour éviter la confusion entre les mois de Juin et Juillet dont les 3 premières lettres sont identiques. A noter que toutes les cases doivent être renseignées dans la même langue.

**Cases 14a-14e**

Exigences générales pour les cases 14a – 14e

Non applicable pour une mise en service à des fins de production. Utiliser une nuance différente, plus sombre par exemple, ou marquer d'une autre façon, de façon à éviter une utilisation accidentelle ou non autorisée.

| 1. Approving Competent Authority / Country / ***Autorité Compétente / Pays*** | 2. | 3. Form Tracking Number ***N° de repère du Formulaire*** |
|---|---|---|
| DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE<br>FRANCE | **AUTHORISED RELEASE CERTIFICATE**<br>***Certificat Libératoire Autorisé***<br>**EASA FORM 1**<br>***Formulaire 1 de l'EASA*** | |

| 4. Organisation Name and Address :<br>***Nom et Adresse de l'Organisme :*** | 5. Work Order/Contract/Invoice<br>***Bon de commande/Contrat/Facture*** |
|---|---|

| 6. Item / ***Item*** | 7. Description / ***Description*** | 8. Part No. / ***N° de pièce*** | 9. Qty / ***Qté*** | 10. Serial No. / ***N° série*** | 11. Status/Work / ***Etat/Travaux*** |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | |

12. Remarks
***Remarques***

13a. Certifies that the items identified above were manufactured in conformity to :
***Certifie que les éléments identifiés ci-dessus ont été fabriqués conformément aux :***

- ☐ approved design data and are in a condition for safe operation
  ***données de conception approuvées et sont en état de fonctionner en toute sécurité***
- ☐ non-approved design data specified in block 12
  ***données de conception non approuvées spécifiées dans la case 12***

14a. ☐ Part 145.A.50 Release to Service
***Approbation pour remise en service selon Partie 145.A.50***

☐ Other regulation specified in block 12
***Autre réglementation précisée en case 12***

Certifies that unless otherwise specified in block 12, the work identified in block 11 and described in block 12, was accomplished in accordance with Part 145 and in respect to that work the items are considered ready for release to service.
***Certifie que, sauf indication contraire spécifiée en case 12, les travaux identifiés en case 11 et décrits en case 12, ont été réalisés conformément à la Partie 145 et qu'au vu de ces travaux, les pièces sont considérées prêtes à la remise en service.***

| 13b. Authorised Signature / ***Signature autorisée*** | 13c. Approval/Authorisation Number<br>***Numéro d'agrément/d'autorisation*** | 14b. Authorised Signature / ***Signature autorisée*** | 14c. Certificate/Approval Ref. No<br>***N° du Certificat/Agrément*** |
|---|---|---|---|
| 13d. Name / ***Nom*** | 13e. Date (dd mmm yyyy) / ***Date (jj mmm aaaa)*** | 14d. Name / ***Nom*** | 14e. Date (dd mmm yyyy) / ***Date (jj mmm aaaa)*** |

**USER/INSTALLER RESPONSIBILITIES** / ***Responsabilités de l'utilisateur/installateur***
This certificate does not automatically constitute authority to install the item(s).
***Ce document ne constitue pas forcément l'autorisation d'installer l'(es) item(s)***

Where the user/installer performs work in accordance with regulations of an airworthiness authority different than the airworthiness authority specified in block 1, it is essential that the user/installer ensures that his/her airworthiness authority accepts items from the airworthiness authority specified in block 1.
***Quand l'utilisateur/installateur travaille selon les réglementations d'une autorité de navigabilité différente de l'autorité de navigabilité mentionnée dans la case 1, il est essentiel que l'utilisateur/installateur s'assure que son autorité de navigabilité accepte les items libérés par l'autorité de navigabilité mentionnée dans la case 1.***

Statements in blocks 13a and 14a do not constitute installation certification. In all cases aircraft maintenance records must contain an installation certification issued in accordance with the national regulations by the user/installer before the aircraft may be flown.
***Les indications portées en cases 13a et 14a ne constituent pas une certification de montage. Dans tous les cas le dossier d'entretien de l'aéronef doit contenir une certification d'installation délivrée conformément aux règlements nationaux par l'utilisateur/installateur avant que l'aéronef puisse voler.***

**EASA Form 1 Issue 2** / ***Formulaire 1 de l'EASA Edition 2***

# ANNEXE 2

## SPECIFICITES EN SOUS PARTIE F

**AMC No 2 au 21A.130(b)**
**Déclaration de conformité pour les produits (hors avions complets), pièces et/ou éléments – Le Certificat Libératoire Autorisé (EASA Form 1)**

### A. INTRODUCTION

Cette AMC est relative à l'utilisation de l'EASA Form 1 pour les productions réalisées en Part 21 sous-partie F. Elle peut être utilisée comme un supplément au Part 21, annexe I qui couvre les instructions d'utilisation de l'EASA Form 1.

### 1. OBJET ET UTILISATION

L'EASA Form 1 est préparée et visée par le fabricant. Pour les productions sous Part 21 sous-partie F, elle est présentée pour validation à l'autorité compétente.
En sous-partie F le certificat peut uniquement être émis par l'autorité compétente.
Un mélange d'éléments mis en service au titre de la sous-partie G et de la sous-partie F n'est pas autorisé sur le même certificat.

### 2. GENERAL FORMAT

Se référer au Part-21 Appendix I.

### 3 COPIES

L'émetteur Part-21 F doit conserver une copie du certificat dans une forme permettant la vérification des données d'origine.

### 4 INSCRIPTION(S) ERRONÉE(S) SUR UN CERTIFICAT

Si un utilisateur final trouve une/des erreur(s) sur un certificat, il doit le notifier par écrit à l'émetteur. L'émetteur peut préparer et viser un nouveau certificat pour validation par l'autorité compétente si il peut vérifier et corriger l'(es) erreur(s).

Le nouveau certificat devra avoir un nouveau numéro, être visé et daté lors de l'émission.
La demande d'un nouveau certificat peut être honorée sans revérification de la condition de(s) élément(s).

Le nouveau certificat n'est pas une attestation de bon état et doit faire référence en case 12 au précédent certificat au travers de la mention.

« CE CERTIFICAT CORRIGE L'(LES) ERREUR(S) DU BLOC [INDIQUER LE(S) BLOC(S) CORRIGE(S)] DU CERTIFICAT [INDIQUER LE N° DU CERTIFICAT ORIGINAL] DATE [INDIQUER LA DATE D'EDITION DU CERTIFICAT ORIGINAL] ET NE COUVRE PAS LA CONFORMITE/CONDITION DE MISE EN SERVICE »

« THIS CERTIFICATE CORRECTS THE ERROR(S) IN BLOCK(S) [ENTER BLOCK(S) CORRECTED] OF THE CERTIFICATE [ENTER ORIGINAL TRACKING NUMBER] DATED [ENTER ORIGINAL ISSUANCE DATE] AND DOES NOT COVER CONFORMITY/CONDITION/RELEASE TO SERVICE."

Les deux certificats doivent être archivés ensembles pendant la durée applicable au premier.

## 5 ÉLABORATION DU CERTIFICAT PAR L'ÉMETTEUR

Se référer au Part-21 Annexe I pour le renseignement du certificat. Les spécificités Part-21 sous-partie F qui diffèrent de l'annexe I du Part-21 sont décrites ci-dessous :

**Case 1** Approving Competent Authority / Country - *Autorité Compétente / Pays*

Indiquer le nom et le pays de l'autorité compétente au nom de laquelle cette EASA Form 1 est émise. Lorsque l'autorité compétente est l'Agence, indiquer « EASA »

**Case 12** Remarks - *Remarques*

Les exemples de conditions qui devraient nécessiter une mention en case 12 sont :

- Lorsque le certificat est émis en « prototype », la mention suivante doit être indiquée en case 12 :

« NON ELIGIBLE POUR INSTALLATION SUR AERONEF CERTIFIE DE TYPE EN SERVICE »

« NOT ELIGIBLE FOR INSTALLATION ON IN-SERVICE TYPE-CERTIFICATED AIRCRAFT »

- Re-certification des éléments de « prototype » (conformité seulement à des données non approuvées) à « neuf » (conformité à des données approuvées et en état de fonctionner en toute sécurité) lorsque les données de définition applicables sont approuvées. La mention suivante doit être indiquée en case 12 :

  « RE-CERTIFICATION DES ÉLÉMENTS DE "PROTOTYPE" À "NEUF": LE PRÉSENT DOCUMENT CERTIFIE L'APPROBATION DES DONNÉES DE DÉFINITION [INDIQUER LE N° DE TC/ STC, INDICE DE RÉVISION], EN DATE DU [INDIQUER LA DATE SI NÉCESSAIRE POUR DÉTERMINER L'ÉTAT DE LA RÉVISION], SELON LESQUELLES CE OU CES ÉLÉMENTS ONT ÉTÉ FABRIQUÉS. »

  « RE-CERTIFICATION OF ITEMS FROM "PROTOTYPE" TO "NEW": THIS DOCUMENT CERTIFIES THE APPROVAL OF THE DESIGN DATA [INSERT TC/STC NUMBER, REVISION LEVEL], DATED [INSERT DATE IF NECESSARY FOR IDENTIFICATION OF REVISION STATUS], TO WHICH THIS ITEM (THESE ITEMS) WAS (WERE) MANUFACTURED. »

- Lorsqu'un nouveau certificat est émis pour corriger une/des erreur(s), la mention suivante doit être indiquée en case 12 :

« CE CERTIFICAT CORRIGE L'(LES) ERREUR(S) DU BLOC [INDIQUER LE(S) BLOC(S) CORRIGE(S)] DU CERTIFICAT [INDIQUER LE N° DU CERTIFICAT ORIGINAL] DATE [INDIQUER LA DATE D'EDITION DU CERTIFICAT ORIGINAL] ET NE COUVRE PAS LA CONFORMITE/CONDITION DE MISE EN SERVICE »

« THIS CERTIFICATE CORRECTS THE ERROR(S) IN BLOCK(S) [ENTER BLOCK(S) CORRECTED] OF THE CERTIFICATE [ENTER ORIGINAL TRACKING NUMBER] DATED [ENTER ORIGINAL ISSUANCE DATE] AND DOES NOT COVER CONFORMITY/CONDITION/RELEASE TO SERVICE."

En supplément, pour les productions selon la sous-partie F, cette case doit inclure la déclaration de conformité du fabricant selon 21A.130.

Dans ce but, la mention de la case 13a doit être indiquée en case 12 et sans renvoi à un document séparé.

La déclaration peut être pré-imprimée, apposée par ordinateur ou à l'aide d'un tampon et doit être suivie par la signature d'un personnel autorisé par l'industriel selon 21A.130(a), le nom, le titre ou la fonction et la date de signature.

**Case 13b** Authorised Signature - *Signature autorisée*

Case à compléter par la signature du représentant de l'autorité en tant que validation de la déclaration de la case 12 de l'industriel, selon 21A.130(d). Pour aider à la reconnaissance, un numéro identifiant le signataire peut être ajouté.

*"OSAC on behalf of DGAC" et apposition du tampon OSAC personnel.*

**Case 13c** Approval/Authorisation Number - *Numéro d'agrément/d'autorisation*

Reporter la référence complète indiquée dans la lettre d'autorisation délivrée par l'autorité à l'industriel.

En France : *FR.21F.xxxx*

# ANNEXE 3

## AMC et GM 21A.303 (c)

## Traduction

**AMC 21A.303(c)**
**Pièces Standard**

Dans ce contexte une pièce est considérée comme standard :

1. Lorsqu'elle est désignée comme telle par le détenteur de la définition approuvée responsable du produit, de la pièce ou équipement dans lequel l'emploi de la pièce standard est prévu.
Pour pouvoir être considérées comme standard, toutes les exigences de conception, production, inspection et marquage nécessaires pour démontrer la conformité de cette pièce doivent être dans le domaine public, et publiées ou établies comme faisant partie des standards officiellement reconnus, ou

2. Pour des planeurs et des motoplaneurs, lorsque ce n'est pas un instrument et/ou équipement « non-exigé » bien que certifié conformément aux dispositions du CS 22.1301 (b), lorsque installé, son fonctionnement, son fonctionnement incorrect ou son non fonctionnement ne constitue pas en soi ou par ses effets sur le planeur et son utilisation, un sérieux danger.
« Exigé » dans l'expression « non-exigé » comme utilisée ci-dessus signifie exigé par les règlements de navigabilité applicables (CS 22.1303, 22.1305 et 22.1307) ou exigé par les règlements d'exploitation appropriés et les Règles aéronautiques ou exigé par la Direction du Trafic aérien (par exemple un transpondeur dans certain espace aérien contrôlé).
Les exemples d'équipements que l'on peut considérer comme des matériels standard sont les variomètres électriques, indicateurs de virage, sondes d'énergie totale, calculateurs de pente, ordinateurs de navigation, enregistreurs de vol, cameras de prise de vue de point tournant et systèmes anti-collision.
Les équipements qui doivent être approuvés en accord avec le code de navigabilité doivent répondre aux ETSO applicables ou équivalent et ne sont pas considérés comme des matériels standard (par exemple les équipements oxygène).

**GM 21A.303(c)**
**Standards officiellement reconnus**

Dans ce contexte « standard officiellement reconnu » signifie :
1. Les standards établis ou publiés par un organisme officiel ayant ou non une existence légale, qui sont largement reconnus par le secteur du transport aérien comme constituant une "bonne pratique" ; ou
2. Le standard utilisé par le fabricant de l'équipement comme mentionné au 2. de l'AMC 21A.303(c).